

AUTOMAÇÃO INDUSTRIAL E DIFERENTES ALTERNATIVAS DE ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO E DA PRODUÇÃO*

Ricardo Taulle**

Meu ponto de partida é a discussão da modernidade. É um assunto que voltou à tona a partir de 1986, quando Mário Henrique Simonsen disse, numa reportagem da revista *Veja*, que o Brasil precisava modernizar-se, automatizar-se, para ganhar maior competitividade.

Na época, eu estava fazendo pesquisas de campo em 11 complexos industriais diferentes e percebi que a questão não era bem essa. Se os empresários brasileiros comessem a automatizar tudo, desenfreadamente, os efeitos sobre a competitividade seriam muito distintos. Em contrapartida, seletivamente, com muito pouca coisa em termos de automação, talvez conseguissem grandes avanços.

O que estava ali presente era um discurso generalista, substância ideológica do discurso neoliberal. Discurso que ganharia força e chegaria à boca de Collor e de uma porção de outras pessoas, basicamente defendendo a abertura de mercado.

Estava fazendo uma série de pesquisas sobre automação no Brasil e no Mundo, formas de automação, robôs, máquinas-ferramentas com controle numérico, setor automobilístico, etc. Até 1986/87, vinha prosseguindo nessa linha. Era meu objetivo entender os diversos aspectos do que vou chamar de linha *hard* da tecnologia, tentando realmente compreender o que era essa tecnologia, sua nova base técnica, a revolução tecnológica da microeletrônica.

Comecei então a me deparar com informações e textos de colegas. Mais precisamente ao final de 1986 e início de 1987, Carlota Peres, em uma conferência, teria alertado que surgiam indicações de que grandes aumentos de produtividade estavam ocorrendo não por força da automação em si, mas por força das modificações organizacionais que estavam sendo introduzidas no processo de produção. Tive contato também com textos recentes, como, por exemplo, um de Benjamin Coriat, que falava de um fator de eficiência referido por Leibenstein em 1966. Tive também contato com um texto de Ralph Kaplinsky, que apontava diferenças de *performance* de equipamentos semelhantes nos EUA e no Japão e atribuía, basicamente, à economia de organização uma importância muito grande para o aumento de produtividade.

Assim, em primeiro lugar, vou traçar a história da automação flexível e, acima de tudo, tentar entender por que estamos vivendo uma revolução tecnológica. Em segundo lugar, vou marcar as condicionantes sociais dessa revolução, com o objetivo de

* Transcrição da palestra proferida na Jornada de Estudos FEE/NEI.

** Economista e Professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

estabelecer o princípio e o fim da Era Moderna. Creio que estamos no fim da Era Moderna. Quero, ainda, discutir um pouco o Brasil.

Automação não é novidade. Automação, como a conhecemos tradicionalmente, data da Revolução Industrial e tem, pelo menos, 200 anos. O novo agora é algo chamado automação flexível. Desde o momento em que, depois de um longo processo de divisão do trabalho, pré-revolução industrial, se conseguiu ter tarefas tão repetitivas e tão simples e uma produção em escala suficiente, foi possível inventar, engendrar (*engineering*) e construir mecanismos móveis que tirassem a ferramenta da mão do trabalhador. Eis a origem da automação, na sua forma rígida.

O surgimento das primeiras máquinas-ferramentas, mais do que o da máquina a vapor, foi o que caracterizou, do ponto de vista das relações sociais de produção, o início da Revolução Industrial.

Nesse momento, começou um processo maciço e crescente de transferência de conhecimentos, de habilidades e de informações no campo do trabalho e que passam a se cristalizar nos equipamentos móveis, os quais têm a forma social de capital fixo.

A Revolução Industrial, iniciada na Inglaterra, amadureceu e tomou uma outra dimensão nos EUA, onde se adicionaram: as suas dimensões continentais (a conquista do oeste, aquele território enorme, contido em um só país, que era diferente da Europa Setentrional, dividida em vários países relativamente pequenos); o uso da noção de intercambialidade de peças no início da produção de armas, depois na produção de bombas, na produção de máquinas-ferramentas, na produção de bens de consumo duráveis; o caráter da demanda (completamente diferenciada da demanda inglesa, esta sob encomenda, *customized*, enquanto a dos EUA era padronizada, *standard*); e, finalmente, o surgimento de um setor produtor de máquinas-ferramentas, que nucleou um processo de convergência tecnológica.

Esse processo significa que, à medida que se começou a construir, por volta de 1840, um segmento industrial que produzia máquinas utilizando máquinas (especificamente para o setor têxtil), ao se inventarem essas máquinas, uma série de princípios eram incorporados na própria produção de máquinas-ferramentas, sendo repassados, por exemplo, para o setor de calçados. Com isso, homogeneizava-se a base técnica, configurando-se a chamada base técnica eletromecânica. Homogeneizavam-se também as formas de trabalho e ganhavam-se escalas. Criavam-se os chamados bens de consumo duráveis: máquinas de costura, bicicletas, automóveis, etc.

Os bens de consumo duráveis têm uma lógica de produção inter-relacionada e sistemas de administração semelhantes, com estrutura hierárquica piramidal. Esse é o ponto fundamental para o desenvolvimento do nosso raciocínio: a modernidade começou com a indústria.

O primeiro uso do termo moderno vem da Renascença, mas os termos modernidade, modernizante e outros derivados do moderno são associados à Revolução Industrial. Na Revolução Industrial, a produtividade aumentou extraordinariamente. Um dos fatores mais característicos dessa época são as relações conflitivas. A modernidade dá-se em termos industriais e econômicos, calcada em relações conflitivas entre os agentes econômicos básicos, sejam eles capital e trabalho, sejam eles capital e capital. Ou seja, conflitivas entre capital e trabalho pela produção do excedente econômico e conflitivas entre capital e capital pela organização do excedente econômico, pela produção, pela apropriação do excedente.

O fundamental é que, além da natureza conflitiva entre capital e trabalho, essa natureza conflitiva ocorria mesmo entre empresas da mesma cadeia produtiva. A

medida que a disciplina tinha que ser mantida de forma rígida, estabeleciam-se vários graus de gerência, de supervisão, de mestres-de-linha, sendo claras as relações conflitivas e tornando-se cada vez mais conflitivas.

Um desdobramento dessa tendência, que ocorreu nos EUA, em termos de desenvolvimento capitalista e, particularmente, da Revolução Industrial, foi o surgimento do taylorismo e do fordismo.

Pode-se resumir de Taylor, em poucas palavras, o que ele significou: formalizou uma série de tendências anteriores do processo de produção capitalista. A idéia central de Taylor era dividir analiticamente cada atividade do trabalho, cronometrar, associar um tempo a cada movimento tão dividido quanto possível, ou a cada movimento um tempo, e reagrupar essas atividades segundo uma lógica ótima no sentido do máximo da lucratividade capitalista. O que significava, essencialmente, reduzir a porosidade do trabalho, aumentar o excedente produzido, aumentar o controle sobre o processo de trabalho e intensificar o processo de expropriação do saber operário. Taylor agrava aquilo que começa na Revolução Industrial, que é a transferência dos conhecimentos, informações e habilidades do trabalho para o capital.

Ford, através de um desdobramento do trabalho de Taylor, leva essa divisão do trabalho ao extremo. Ao reagrupar aquelas atividades que tinham sido desmembradas, ele as torna uma linha de montagem, fixando os trabalhadores para que não se movam. A questão das formas de automação rígida particularmente está associada à produção em massa. Isto porque, sobre uma base técnica eletromecânica, a automação só pode ser feita quando temos uma grande escala de produtos padronizados ou o mesmo produto. É muito difícil reprogramar equipamentos automáticos eletromecânicos. A base técnica não permite. Algumas vezes, a produção em pequena escala é feita com máquinas flexíveis e não automáticas, que dependem de trabalhadores muito qualificados para executar as tarefas, para fazer os produtos em grupos, enfim, até para programar e reprogramar a máquina.

São trabalhadores operando com o que chamamos máquinas-ferramentas universais, que são máquinas mais flexíveis. Essas máquinas estão, em geral, nas ferramentarias e na indústria de bens de capital, que são locais onde existem produções em pequena escala. Dentro de uma grande fábrica de automóveis, existe uma ferramentaria. A ferramentaria faz as peças que vão entrar no processo de produção dos bens finais.

Existe uma diferença de escala enorme entre a produção de uma ferramentaria de bens de capital e a produção em massa de produtos padronizados. Taylor, por exemplo, não conseguiu atacar o reduto desse tipo de trabalhadores qualificados com os seus métodos de gerência "científica", porque, por exemplo, quanto mais você trabalha com torno universal, melhor você trabalha com torno universal. Não é uma questão de conhecimento formal, mas, sim, de experiência.

A idéia de Ford é a produção em massa de um único produto, a linha de montagem de um único produto, como o Ford T, preto. Houve um grande alvoroço quando Sloan, da General Motors, resolveu lançar vários modelos por marca e várias marcas dentro de uma só corporação: Buick, Chevrolet, Pontiac, Cadillac, Oldsmobile. Eram as empresas multidivisionais oferecendo vários produtos diferentes, ou melhor, vários modelos diferentes do mesmo carro. Era uma alternativa a aquele Ford preto, ainda que este fosse mais barato.

Como Ford fez funcionar a linha de montagem? O aumento de produtividade foi absolutamente extraordinário, mas ele só conseguiu aumentá-la, fazer com que os

trabalhadores trabalhassem mais, quando mais do que dobrou os seus salários. O salário diário passou de US\$ 2,45 para US\$ 5,00. A filosofia declarada de Ford era basicamente produzir barato e pagar bem, para que seus trabalhadores pudessem comprar os produtos que produziam. Com o aumento vertiginoso de produtividade, a grande redução de custos e o aumento da capacidade de compra desses produtos, conseguia-se uma relação ótima dentro da base técnica eletromecânica, ainda que limitada, no caso, por ser um só produto.

Quando Ford, que era o maior produtor de automóveis, começou a perder mercado em meados da década de 20, viu que tinha que lançar novos produtos. Ao resolver, então, lançar novos modelos, parou a fábrica durante seis meses para reconvertê-la. Perdeu, assim, a liderança do mercado automobilístico para nunca mais reconquistá-la. Isso mostra como é difícil lidar com a flexibilidade.

Sem dúvida, esse início de século marcou a primeira grande transformação da indústria automobilística. Antes, o automóvel era produto artesanal, feito em uma fábrica de máquinas-ferramentas. Com Ford, passou-se para a produção em massa. Na verdade, o mais importante em Ford, em termos de aumento da produtividade, talvez não tenha sido a linha de montagem, mas, sim, o uso de peças intercambiáveis, a mudança de projeto. Enormes aumentos de produtividade ocorreram em 1908, e só depois ele instalou a linha de montagem. Os europeus, por exemplo, durante muito tempo, não conseguiram assimilar a produção em massa e ficaram para trás na produção automobilística.

Nada de fundamental ocorreu em termos de automação até o final da década de 40 e início da década de 50. Os limites da automação, a base técnica eletromecânica, estavam estabelecidos, mais ou menos, em torno do modelo fordista.

O trabalho manual desqualificado tinha o limite da resistência física. O limite do trabalho manual qualificado era o trabalho das ferramentarias, dos ferramenteiros de bancada ou de máquinas-ferramentas universais. O trabalho intelectual de execução de rotina pré-programada era limitado à capacidade de fazer contas mentalmente. Depois de elaborado um sistema de contabilidade, era necessário fazer contas mentalmente. Esse era um trabalho intelectual de execução programada. Já o limite da automação para o trabalho intelectual de concepção criativa era o conhecimento exclusivo que o engenheiro detinha, como, por exemplo, saber que fórmulas usar e em que livros encontrá-las, assim como em que biblioteca estavam tais livros.

A partir da modernidade, a partir da Revolução Industrial, o que caracterizou fundamentalmente o processo de produção capitalista foi uma separação cada vez maior entre concepção e execução. A direção da empresa pensa através de seus gerentes, seus departamentos, e a fábrica executa. Taylor é um exemplo vivíssimo e absolutamente pertinente do paroxismo dessa filosofia.

Esses limites da automação foram sendo derrubados e ampliados. No final da década de 40, um engenheiro, junto a um computador, enquanto calculava os contornos de uma hélice de helicóptero, intuiu utilizar o computador diretamente para guiar a máquina-ferramenta que ia produzir essa hélice. Ai surgiu a máquina-ferramenta com controle numérico, uma idéia que o governo norte-americano comprou e pagou pelas pesquisas iniciais no MIT. Pagou, também, pela compra, instalação e manutenção de mais de 100 máquinas de controle numérico para os fornecedores da Força Aérea Norte-Americana, viabilizando, na época, essa indústria.

Abriu-se um caminho novo, já que essa automação tem uma característica absolutamente diferenciada das anteriores. Ela é uma automação flexível, pois permite

automação das máquinas-ferramentas universais. A máquina-ferramenta de controle numérico é considerada um dos maiores desenvolvimentos da produção industrial desde a linha de montagem. Assim é considerada na literatura, pois inaugura um novo caminho. Sua essência é uma máquina mecânica (ainda um pouco elétrica) com dispositivo de controle (micro) eletrônico acoplado diretamente.

Começava uma nova onda de transferência de conhecimentos, de informações e de habilidades do trabalho (não só manual, mas principalmente intelectual) para o capital, numa velocidade e numa quantidade nunca antes vistas desde a Revolução Industrial. Em linguagem simples, passou-se a acoplar computadores a equipamentos mecânicos. A concepção de novos equipamentos tornou-se possível a partir de uma vertiginosa redução de custos por informação processada (que vem, desde aquela época até hoje, numa base de 20% ao ano) e de uma dramática miniaturização. A redução do tamanho, apesar do aumento de capacidade dos computadores, foi impressionante. Computadores considerados poderosos nas décadas de 60 e 70 e que ocupavam grandes espaços hoje estão todos integrados em um *chip* do tamanho de uma unha.

Criaram-se novas possibilidades de produtos, sejam eles equipamentos, sejam produtos para consumo produtivo, sejam produtos para consumo final. Essas possibilidades abrem novos espaços de acumulação realmente fantásticos. Costuma-se dizer que: "Estamos em uma terceira Revolução Industrial". Não concordo com essa posição, e, a seguir, vai ficar claro por quê.

A Revolução Industrial foi uma revolução tecnológica. A ela foi associado todo um conjunto de relações sociais de produção, características do regime de acumulação capitalista, que foi evoluindo e amadureceu nos EUA. Considero que estamos vivendo uma nova revolução tecnológica e que a ela estão associados novos padrões de relações sociais de produção.

Na década de 70, uma série de problemas decorrentes do regime de acumulação anterior, regime de acumulação fordista, com base em automação rígida em grandes escalas de produção de produtos padronizados, colocou esse tipo de automação violentamente em questão. Os elementos disparadores (e não suas causas) foram a queda do dólar como padrão monetário internacional e o crescimento do preço do petróleo, em mais de quatro vezes, em 1973. Aquele regime fordista, com uma base eletromecânica, com uma capacidade de produzir produtos padronizados, com esse tipo de automação rígida em larga escala, apresenta uma disfuncionalidade no momento em que a demanda começa a flutuar fortemente em termos quantitativos e qualitativos. São dois tipos de variação, escala e escopo. Escala, porque o consumidor entra em crise, então compra menos; e escopo, porque ele quer variedade, por exemplo, um carro que consuma menos. Tomava-se necessário um ajuste rápido e eficaz. Entretanto o sistema não estava preparado para responder a isso, e o Mundo inteiro entrou em crise.

A mais heterodoxa das saídas foi a nossa, mas quem melhor saiu da crise foi o Japão, uma ilhota no Pacífico que não tem petróleo e recursos naturais. Existem exemplos realmente atordoantes de diferenças de produtividade: em 1982, uma troca de molde de uma prensa na MAZDA levava dois minutos. Na mesma prensa, nas fábricas norte-americanas, a troca de moldes levava 45 minutos, e esse tempo tinha acabado de ser reduzido de oito horas.

As diferenças de utilização da flexibilidade são impressionantes. Significa que o Ocidente estava usando a nova base técnica de automação flexível muito aquém do potencial que ela poderia de fato oferecer. Estava usando como a sua lógica anterior permitia.

Outro ponto importante é entender a natureza dos grandes acordos coletivos executados pela indústria norte-americana e, particularmente, pela indústria automobilística nas décadas de 30 e 40, durante a Grande Depressão e no Pós-Guerra. Esses grandes acordos entre trabalhadores e empresários, que originaram o *Welfare State* e que permitiram a grande recuperação norte-americana, foram baseados numa espécie de pacto entre capital e trabalho.

Os empresários podiam continuar organizando o processo de trabalho do jeito que quisessem, dividindo o trabalho, tomando-o cada vez mais parcelado e especializado, no sentido de não qualificado. Aos trabalhadores restava ter o controle sobre os critérios de ascensão na hierarquia da empresa. O que estava em questão, e que permitia o acordo, era a remuneração monetária. Qualquer recompensa ou satisfação no interior do próprio processo de produção era negado. Ao trabalhador só cabia, de fato, apertar a terceira porca da roda dianteira direita e nada mais. O capital e a gerência que concebesssem o processo; ao trabalhador interessava apenas poder levar o salário para casa. É fundamental dizer isso no momento em que as relações capital—trabalho começam a tomar rumos diferentes.

O que houve de novo no Japão? No término da Segunda Guerra, no início da década de 50, o Presidente do Banco de Tóquio, solicitado a financiar a Toyota, disse: "(...) à luz do que é hoje a indústria automobilística americana e da divisão internacional do trabalho, não existe lugar para uma indústria japonesa automobilística, não cabe financiar". Contudo a Toyota foi em frente. Partiu de uma economia de escassez, com poucos recursos, tanto humanos quanto materiais, e hoje é a potência que se conhece.

Existe outro fato marcante neste princípio da década de 50. No Japão, por volta de 1952-54, houve graves conflitos sindicais, longas greves, e o movimento sindical tradicional japonês foi derrotado e dizimado. Acabado o movimento sindical tradicional, algo tinha que ficar no seu lugar, pois, afinal, era uma economia de escassez. Criou-se um fenômeno híbrido, estranho, que não se consegue entender bem. Eles formularam um sindicalismo alternativo, por empresa, onde ao diretor de um sindicato é praticamente garantido o cargo de diretor da própria empresa. Também é absolutamente incomum, pelo contrário, ver gerentes das empresas tornando-se membros da diretoria dos respectivos sindicatos. Sindicatos e empresas passaram a estabelecer relações muito mais cooperativas.

A Toyota, em 1960, lançou um programa para a melhoria de seus produtos e processos de produção através de sugestões dos seus empregados. O primeiro número que se conseguiu, naquele ano, foram nove mil sugestões, à base média de uma sugestão por ano por empregado, sendo aproveitadas 35% delas. O processo continuou sendo implementado e foi se expandindo. No ano de 1982, o número de sugestões feitas pelos empregados da Toyota para melhorar os produtos e os processos de produção alcançou mais de 1.900.000 sugestões, a uma média de 38,8 sugestões por empregado por ano. Foram aproveitadas 95% delas. É algo que, no Ocidente, não se consegue entender plenamente. Pergunto: por que o trabalhador norte-americano vai fazer alguma sugestão para melhorar o processo de produção? No Brasil, então, nem pensar.

A questão que fica evidente é que os agentes econômicos, não só capital e trabalho, mas capital e capital, passaram a estabelecer relações de longo prazo, consubstanciadas por compromissos com credibilidade.

Existiam, antes, conflitos acirrados entre as unidades nucleares individuais, numa dinâmica própria do capitalismo moderno. No capitalismo contemporâneo, passam a

agregar-se os interesses nucleares desses agentes individuais, sejam eles na relação capital—trabalho, sejam eles na relação capital—capital. Os resultados, a agilidade, a eficiência econômica, a capacidade de mudar, passam a ser muito maiores. Estou falando de flexibilidade dinâmica, não de flexibilidade estática, que se cria como condição para a capacidade de mudar, não só no processo de produção, mas no processo de concepção, de projeto.

Existe uma mistificação sobre essa questão do neoliberalismo e da modernidade. Shitohara, Deputado conservador japonês, em seu livro **O Japão Não Pode dizer Não**, diz que a Era Moderna acabou. Trata-se agora de falar de outra coisa.

Na verdade, a concorrência não acabou. Ela apenas está sendo jogada para níveis mais elevados, onde os termos dos acordos são completamente diferentes. Também a lógica com que se fazem os acordos, que permitem novos regimes de acumulação, é diferente. Os trabalhadores de fábrica, tanto no Ocidente quanto no Oriente, tendem a ter uma educação formal muito maior. Mesmo no chão-de-fábrica, eles trabalham na concepção dos produtos. Trabalham pensando, criando, inclusive porque acreditam que isso vai ser melhor para eles.

Não estou defendendo o capitalismo abstratamente. Estou dizendo que existem compromissos de longo prazo, nos quais os trabalhadores se beneficiam. Há novos termos de acordo, termos sociais, produtivos e econômicos. Isso não é moderno. No Japão, o acordo social tem várias instâncias: em algumas os agentes econômicos cooperam, em outras eles competem. Por um lado, não é uma guerra de vida ou morte. Eles construíram uma saída: o mercado externo. Por outro lado, é uma guerra sinuosa entre eles e o resto do Mundo, ou, pelo menos, entre eles e os norte-americanos. Ao mesmo tempo em que competem, precisam de seus mercados.

Isso recoloca todas as questões em jogo. Temos que voltar para o Brasil, modernidade no Brasil. As primeiras experiências de industrialização modernizante vêm do século XVIII, quando D. Maria I mandou fechar os teares que aqui se instalavam, porque a Colônia não podia competir com o Reino. Depois vêm os empreendimentos do Barão de Mauá. A seguir, o exemplo de Delmiro Gouveia. Não cabia tentar sermos modernos, já que isso implicaria sair do jugo colonial.

Veio a Semana de 22, veio a crise de 30, e a modernidade começava a fermentar incontrolavelmente. A crise de 30 foi importante porque passamos a não poder exportar café, pois não havia mercado. Logo, não tínhamos mais divisas e não podíamos importar. Produziram-se, então, aqui dentro produtos que eram produzidos lá fora. A Semana de 22 ficou no inconsciente coletivo, pelo menos das elites. Aliás, considero que é como se surgisse, no inconsciente coletivo brasileiro, ainda que imprecisamente falando, a idéia de que precisávamos modernizar e industrializar. Esse era o sinal da modernidade.

As leis trabalhistas de Getúlio Vargas foram como que "visionárias" em termos de uma industrialização que viria breve, ainda que alguém possa referenciar seu espírito corporativo. O Brasil quis novamente se industrializar, tentando produzir o material básico da industrialização, o aço. Os norte-americanos não queriam. Isso levou Getúlio Vargas a "namorar" o Eixo.

Construímos finalmente nossa indústria siderúrgica. Lutamos para produzir nosso próprio petróleo (a campanha "O Petróleo é Nosso" é um símbolo da luta pela industrialização e pela modernização nacionalizante). Implantou-se o BNDS. Após a morte de Vargas, o projeto foi readaptado.

Juscelino "sacou que ali dava samba". Fez seu Plano de Metas, incorporando as empresas estrangeiras. Convidou o capital estrangeiro para participar desse projeto de

industrialização modernizante, agora também internacionalizante. Construiu Brasília em três anos e consolidou uma indústria automobilística que, em três anos, tinha mais de 90% de nacionalização. Foi um sucesso espetacular. Mas gerou também conflitos importantes.

Modernidade é conflito e resolução social dos conflitos. O capitalismo internacional aqui instalado não deu conta dos conflitos da época, e nem o capitalismo brasileiro. Muitas questões políticas, econômicas e sociais foram misturadas. Na melhor das hipóteses, um grande mal-entendido. Qualquer país capitalista desenvolvido cresce com a intensificação da relação capital—trabalho, inclusive dos seus conflitos. Porém a intensificação dos conflitos no período foi entendida como avanço contra o capitalismo. Não podia haver uma segunda Cuba no Hemisfério.

Quando Juscelino estimulou a implantação da indústria automobilística no Brasil, nenhuma empresa norte-americana veio fabricar automóveis. Fabricaram caminhões, mas não automóveis. Foram as empresas européias que vieram, e, também, o capital nacional, inclusive da contravenção, o de bicheiros também participou. Os norte-americanos só começaram a produzir automóveis no Brasil na segunda metade da década de 60.

Outro importante conflito foi a pressão inflacionária, herdada de Juscelino e não resolvida por Jango. Houve o golpe. Então se implantou com mais vigor um modelo que chamo de "fordismo capenga". Era aquele regime de acumulação fordista com a perna das relações salariais permanecendo atrofiada.

Assim, o dinamismo do sistema cada vez mais repousou sobre parcelas menores da população, parcelas que podiam consumir os bens produzidos industrialmente. Nesse sentido, o sistema foi perverso. O próprio vigor do crescimento minou a capacidade de crescer no longo prazo.

Outra marca importante tivemos em 1974. Como repercutiu a crise do petróleo no Brasil? O livro de Antônio Barros de Castro, **Economia Brasileira em Marcha Forçada**, é ótimo para explicar o tipo de opção que se fez (e que ainda se faz). É a opção que gerou grande parte da dívida. Concomitantemente, completava-se o percurso da substituição de importações. A dívida gerada foi multiplicada com o novo choque do petróleo (de 1979) e, acima de tudo, com a crise financeira internacional do princípio dos anos 80. Ao mesmo tempo, de alguma maneira, criou-se capacidade de exportar e de pagar pelo menos parte dessa dívida.

Ao longo de todo o governo militar, o trabalho, ainda que tenha sido mencionado nos programas, nunca foi contemplado em termos reais. A distribuição de renda sempre piorou e vem piorando até hoje.

Na virada da década de 80, acabou o ciclo de substituição de importações. O que colocar no seu lugar? As indústrias automobilísticas no Brasil, todas estrangeiras, começaram uma reconversão de estratégia. Todas elas, até 1983, lançaram os seus chamados "carros mundiais", modelos que podiam ser exportados. Mas, como, para o Exterior, era preciso produzir com melhores padrões de qualidade e produtividade, houve um processo de automação seletiva na indústria. Esperava-se que houvesse um crescimento do mercado interno, o que recuperaria o dinamismo da indústria. Isso implicaria, de fato, retomar um novo pacto, pois as bases do dinamismo anterior tinham sido completamente solapadas pela concentração de renda. Contudo ninguém conseguiu colocar nada no lugar.

Após a infelicidade que foi o Governo Figueiredo, o Brasil passou por uma tragédia que foi a morte de Tancredo. Ainda que, politicamente, possamos verificar que conti-

nuamos no caminho da democracia, pagamos um preço alto com Sarney, o então Vice-Presidente da República. Seu governo foi lamentável por minar dramaticamente as bases de credibilidade do sistema político-social-econômico.

Chegou-se à virada dos 90 com a primeira eleição presidencial direta depois da ditadura. Nela encontramos um falso discurso da modernidade. Entretanto existia, de fato, um projeto moderno na disputa. Era o projeto do Partido dos Trabalhadores, que não se identificou enquanto tal.

O contemporâneo é muito diferente do que se tem alertado como moderno no Brasil. O novo pode ser algo apenas conceitual. Porém o "jeitinho brasileiro" (não aquele parente da "lei de Gerson") é algo que pode transformar-se em uma vantagem comparativa contemporânea: trata-se de estimular a capacidade de inventar e de dar soluções diante das dificuldades e do inusitado.

Além do mais, o Brasil dispõe, na era contemporânea ao menos, de uma vantagem comparativa absolutamente impressionante e enorme (ainda que, por hora, exista apenas de forma estática ou potencial). O Mundo inteiro depende do que o Brasil tem hoje em termos de reserva bioambiental. Contudo o Brasil não sabe sequer o que tem e nem sabe como explorar. É evidente sua importância para o Mundo. Preservar e acumular: são muito amplos, vigorosos e talvez mesmo dinâmicos os espaços de acumulação que podem abrir-se a partir daí. É evidente que o Brasil pode também canalizar inteligência e capacidade produtiva numa série de outras áreas, sem se confrontar diretamente com o "caminhão que vem na contramão". Chega de "perder o bonde" ou "ficar na contramão da história".

As possibilidades existem. Se se tiver um projeto, se houver credibilidade, se for retomado o estado de confiança nos negócios no mais tradicional estilo keynesiano, os investimentos fluirão de novo. Se o capital estrangeiro quiser participar, que venha. De preferência, fomentando o desenvolvimento local da inteligência, da capacidade de projetar e trabalhar criativamente. Afinal, é tempo de parceria, não é mesmo? O tempo da pilhagem, da exploração colonial e das capitânicas hereditárias já acabou. Acabou mesmo? A nós cabe responder.